Anhang E

... und was ist mit U-530?

Mehr von S.E.I.G. Agent PIZZARRO

Ein Mitglied hat einige interessante Fragen gestellt. Ich entschuldige mich, ich weiß nicht mehr, wer sie gestellt hat, aber hier sind die Fragen:

1. Warum hatten einige der Besatzungsmitglieder und Kapitän Wermuth Kopien eines spanisch-deutschen Wörterbuchs, wenn es sich nur um eine normale Kriegspatrouille handelte, die nach Deutschland zurückkehrte?

2. Warum hatten viele Besatzungsmitglieder Zigaretten, Schokolade und Pesos, die in Argentinien hergestellt wurden, es sei denn, sie haben irgendwo angehalten und einige Zeit in Argentinien verbracht, bevor sie in Mar del Plata ankamen? Sie verließen Kristiansand in Norwegen im März?

3. Was ist mit dem großen Floß passiert, das sie bei sich hatten? Es wurde bei einer Durchsuchung des Bootes nicht gefunden.

Noch einmal wenden wir uns an PIZZARRO, der uns erzählt:

Einer der ehemaligen Offiziere von **U-530** erzählte Wermuth im Jahr 1945 mehr über die dritte Patrouille von **U-530** im Jahr 1944. Kapitän von **U-530** war zu der Zeit noch Kurt Lange. [Wermuth übernahm das U-Boot erst im Februar 1945.] Danach war **U-530** am 22. Februar 1944 in Lorient, Frankreich - dem deutschen U-Boot-Stützpunkt. Die nächste, die vierte Patrouille begann am 22. Mai 1944 von Lorient aus. In der Zeit von April 1944 bis zu den ersten Maiwochen 1944 waren Kapitän Lange und seine Besatzung auf Heimaturlaub und in Paris.

In der Zeit des Heimaturlaubs 1944, war für zwei Wochen eine andere U-Boot-Besatzung auf **U-530,** für eine kurze Patrouille zu einem spanischen Hafen. Er meint, mit Ladung und zurück nach Lorient. Er erzählte, dass dies in der letzten Aprilwoche und in der ersten Maiwoche des Jahres 1944 war und dass es sich um einen spanischen Hafen an der Gallegan-Küste (nördlich von Spanien) handelte.

4. Unternehmung

17.10.1943 - La Pallice	→ → → → → →	22.02.1944 - Lorient

U 530, unter Kapitänleutnant Kurt Lange, lief am 17.10.1943 von La Pallice aus. Das Boot operierte im Mittelatlantik, bei den Azorischen Inseln, im Nordatlantik und der Karibik. Es wurde am 13.11.1943 von U 488 mit 2.230 l Schmieröl und 10 Tagen Proviant versorgt. Nach 128 Tagen, lief U 530 am 22.02.1944 in Lorient ein. Nach der Rückkehr erfolgte, vom 22.02.1944 - 22.05.1944, der Einbau einer Schnorchelanlage in der Kriegsmarinewerft, Lorient.

U 530 konnte auf dieser Unternehmung 1 Schiff mit 10.195 BRT beschädigen.

Klicke hier → Versenkte oder beschädigte Schiffe

Klick hier → Original KTB für die 4. Unternehmung

5. Unternehmung

22.05.1944 - Lorient	→ → → → → →	30.09.1944 - Farsund
01.10.1944 - Farsund	→ → → → → →	01.10.1944 - Kristiansand
01.10.1944 - Kristiansand	→ → → → → →	04.10.1944 - Flensburg

U 530, unter Kapitänleutnant Kurt Lange, lief am 22.05.1944 von Lorient aus. Das Boot operierte im Nordatlantik, der Karibik und bei Trinidad. Am 23.06.1944 wurde das japanische U-Boot I 52 getroffen um ein Fu.M.B. zu übergeben. Außerdem stiegen 3 Mann von U 530, Kapitänleutnant Alfred Schäfer, Oberfunkmaat Kurt Schultze und Oberfunkmaat Rolf Berhrendt, auf das japanische U-Boot über. I 52 wurde am nächsten Tag mit der gesamten Besatzung versenkt. Der Rückmarsch führte über Farsund (Übernachtung), und Kristiansand (Geleitwechsel), nach Flensburg. Nach 135 Tagen und zurückgelegten 4.490 sm über und 4.793 sm unter Wasser, lief U 530 am 04.10.1944 in Flensburg ein. Nach der Fahrt wurde das Boot, von 00.10.1944 - 00.01.1945, mit einer sogenannten Schnelltauchback vom Typ A ausgerüstet um die Tauchzeit zu verkürzen.

U 530 konnte auf dieser Unternehmung keine Schiffe versenken oder beschädigen.

Klick hier → Original KTB für die 5. Unternehmung

Die Patrouillen haben laut U-Boot-Archiv eine andere Nummerierung

ANMERKUNG DES AUTORS - Dies ist interessant, weil DON ANGEL ALCAZAR de VELASCO angab, dass er Anfang Juni 1944 von einem U-Boot vor der Gallegan-Küste aufgegriffen wurde, das ihn nach Hamburg brachte. Außerdem sagte er, dass er mit Martin Bormann an Bord eines Bootes, das ihn nach Argentinien brachte, ein Boot vor der Küste Gallegans bestieg, als er Europa verließ. All das kannst du in unserem neu erschienenen Buch ***"Hitler in Argentinien"*** nachlesen.

Sehr interessant - Wermuth sagte mir, dass diese Information auch in späteren Verhören der USA vorkommt. Wermuth erzählte mir, dass er sich im Sommer 1941 in Hamburg mit einigen (drei) Offizieren des Schlachtschiffs **ADMIRAL GRAF SPEE** getroffen hat. Diese **SPEE**-Offiziere waren 1940 aus Argentinien geflohen und waren später alle U-Boot-Kommandanten.

ANMERKUNG DES AUTORS - Wir glauben, zwei dieser Offiziere waren: Fregattenkapitän JÜRGEN WATTENBERG, Navigationsoffizier an Bord der **SPEE** und später Kommandant von **U-162**; der andere Kapitän zur See KURT DIGGINS, Adjutant auf der **GRAF SPEE** und später Kapitän von **U-458**.



Jürgen Wattenberg hält ein Schwein namens Douglas. Das Schwein wurde begnadigt und nach dem Schiff, von dem es kam, Douglas genannt. Douglas ist eines von zwei überlebenden Schweinen des Schiffs Douglas, das von U-162 in der Karibik versenkt wurde. Das andere wurde direkt zum Koch für das Abendessen gebracht. [Das war der einzige Fall während des Krieges, in dem die U-Boot-Besatzung die Überlebenden eines versenkten Schiffes aß] Douglas wurde auf dieser Patrouille als eine Art Haustier adoptiert. Als sie mit der 2. U-Bootflottille zum Heimathafen in Lorient, Frankreich, zurückkehrten, wurde dieses Foto aufgenommen, als Jürgen Douglass dem Flotillenchef Korvettenkapitän Viktor Schütze übergab. Douglass erlitt das gleiche Schicksal wie das andere Schwein, da er an diesem Abend den Tisch in der Offiziersmesse zierte.



Kurt Diggins am Periskop von U-45

So erhielt er Informationen über Argentinien, die Bucht Rio de la Plata, Montevideo und Buenos Aires, aber er hat keine Freunde oder Verwandte in Argentinien. Wermuth erzählte mir, dass sich auf der letzten Patrouille keine Personen oder Schätze auf **U-530** befanden oder in Argentinien oder anderswo zur Übergabe angelandet wurden und sich niemals Schätze an Bord von **U-530** befanden - nur Torpedos, Waffen und Flak.

Wermuth erzählte mir, dass er keine anderen U-Boote kennt und seine Mannschaft nach der Kapitulation des Deutschen Reiches nie wieder ein deutsches U-Boot gesehen hat.

Nur einer der Funker hat Anfang Juli 1945 Kurzwellen-Funksignale wie die der deutschen U-Boote (Grenzwellen-Kontakt) empfangen, bevor **U-530** in Argentinien war, aber er sagte mir, dass es möglich ist, dass ein anderes U-Boot auf Kurs nach Süden im Südatlantik war. Später erhielt er im Gefängnis in den USA Informationen über **U-977**. Aber zu diesem Zeitpunkt, Anfang Juli 1945, war **U-977** nicht im Südatlantik und Wermuth sagte mir, dass es möglich sei, dass ein anderes deutsches U-Boot auf Kurs nach Südamerika war.

ANMERKUNG DES AUTORS - Da WERMUTH den Funkverkehr eines anderen Bootes im Südatlantik auffing, **U-977** aber noch nicht im Südatlantik war - welches U-Boot war es?

Er erzählte mir, dass im März und April 1945 ca. 15 große deutsche U-Boote im Atlantik im Einsatz gegen die USA waren und er die Kurzwellensignale des U-Boot-Stützpunktes in Berlin gehört hat; dies waren Signale des BdU an viele U-Boote. Wermuth sagte mir, dass der letzte Funkbefehl aus Berlin für **U-530** am 26. April 1945 kam. Er erhielt nur den Angriffsbefehl, aber er antwortete nicht. Der Kurs von **U-530** war diesmal der Angriff im Raster für New York.

Alle Boote haben Treibstoff nachgefüllt und Proviant für sechs Monate **U-530** hat im März 1945, so erzählte mir Wermuth, 16 Torpedos mit sechs T-5 (Zaukönig) im Torpedoraum und drei T-3 Torpedos und acht LUT-Torpedos und Zünder für alle Torpedos mitgeführt. Wermuth sagte mir, er sei nie Kapitän auf **U-853** gewesen; das ist in allen Büchern falsch. Er erzählte mir, dass in der amerikanischen Vernehmung von **U-530** ein Irrtum vorliegt - ein Besatzungsmitglied von **U-530** sagte im US-Gefängnis, dass **U-530** nur 14 Torpedos hat, aber die richtige Zahl ist 16 Torpedos.

Nach der U-Boot-Kommandoausbildung 1944 war Wermuth I.W.O. auf **U-530**. In dieser Zeit befand sich **U-530** in der Werft und **U-530** erhielt ein ausgeschnittenes Deck vor dem Kommandoturm für Schnelltauchen. **U-530** hatte zunächst das alte Design von 1942, so dass **U-530** Anfang 1945 in der Werft für das neue Aussparungsdeck das Kommando erhalten hat.



Typ IX B

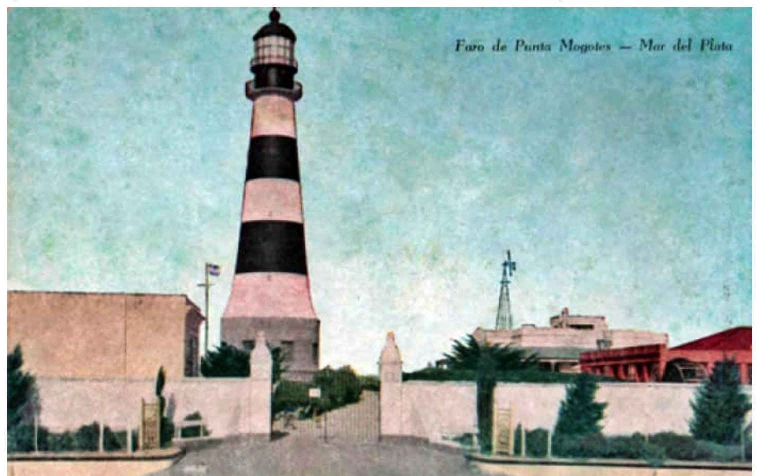


Typ IX C/40

Das ursprüngliche Design des Typ IX Bootes hatte ein breites Vordeck, wodurch es an der Oberfläche "hing". Diese Eigenschaft sorgte dafür, dass U-110 an der Oberfläche blieb, nachdem Lemp befohlen hatte, das Schiff zu verlassen, und es den Briten ermöglichte, das Boot zu kapern. Spätere Boote des Typs IX kamen mit dem ausgeschnittenen Deck aus der Werft und andere wurden zurückgebracht und umgerüstet, damit sie schneller tauchen konnten.

U-530 erhielt den neuesten Tarnkappenschnorchel - der Kopf und die Oberseite des Rumpfes waren mit Gummi überzogen. **U-530** verfügte über ein starkes Funksystem mit Tunis-Antenne mit Radio-Mücke-System und Fliege-Funksystem und einen Naxos-Verstärker mit Kathodenstrahlröhren-Sichtanzeige und zwei Runddipole, einen auf der Brücke und einen auf dem Tarnkappenschnorchelkopf. Wermuth sagte, dass der Funker von **U-530** ein Kurzsignalbuch mit den neuesten Kurzcodes vom Februar 1945 erhielt. Das war nicht der normale Enigma-Code - das war ein Kurznachrichtenbuch mit Buchschlüsseln. Auf **U-530** befanden sich ein starker 200-Watt-Funksender und ein 40-Watt-Notsender sowie ein Notsender für Rettungsinseln (handbetrieben), zwei Hauptempfänger und ein Allwellenempfänger mit Welle 600 und ein Radion-Empfänger.

Frage 2 - Wir halten das für einen Irrtum. Wermuth erzählte mir, dass hochrangige argentinische Marineoffiziere ihm nach der Ankunft in Mar del Plata argentinisches Bargeld, Pesos, gaben, um in der argentinischen Marinebasis oder in argentinischen Offiziersrestaurants Getränke und Essen zu kaufen, so dass die Besatzung die gleichen Geschenke wie Schokolade und Zigaretten erhielt.



Frage 3 - **U-530** hat keine Ladung im Boot - niemals. Wir haben keine weiteren Informationen. Otto Wermuth erzählte mir, dass seine erste Absicht war, nach Chile in die Stadt Punta Arenas im Kanal nach Chile zu fahren, aber sein Ingenieur sagte ihm, dass **U-530** nicht genug Treibstoff hatte. So beschloss er, als erstes die argentinische Stadt Miramar anzulaufen, um sich zu ergeben, aber später entschied er sich, zum argentinischen U-Boot-Stützpunkt in Mar del Plata zu fahren. Otto Wermuth erzählte mir, dass er den Leuchtturm von Mogotes am 10. Juli 1945 um 3 Uhr aus einer Entfernung von 19 oder 18 Meilen gesichtet hatte. Seine Position zu diesem

Zeitpunkt gab ihm eine Peilung von 239° oder 240° auf das Licht. Dann tauchte er **U-530** und wartete auf das erste Tageslicht der Morgendämmerung, um den Hafen von Mar del Plata zu überprüfen.

Zu diesem Zeitpunkt näherte er sich dem Hafen und kreuzte etwa drei Meilen vor der Küste, um auf das Licht zu warten. Um 6.30 Uhr wurde er gesehen, zündete seine Navigationslichter an und lief in den Hafen ein. Als Antwort auf die Signale der argentinischen Marine blinkte er mit seiner Lampe die Buchstaben:

A-L-E-M-A-N S-U-B-M-A-R-I-N-O

Wermuth erklärte, dass vierundfünfzig Mann die normale Besatzung eines U-Boots vom Typ **U-530** waren, aber auf **U-530** waren nur zwei Offiziere, der Maschinist, ein Funker und neun Besatzungsmitglieder, die als "Geister" Spanier bezeichnet wurden, weil einige der Besatzungsmitglieder 1942 und 1943 in Spanien auf einem anderen Schiff waren, nicht auf einem U-Boot. Der ehemalige Offizier von **U-530** erzählte Wermuth mehr über die dritte Patrouille im Jahr 1944. **U-530** startete seine dritte Patrouille im Oktober 1943 von La Pallice aus. Etwa 1.000 Meilen nordöstlich der Karibik versorgte sie ein U-Boot vom Typ XIV mit etwa 40 Tonnen Treibstoff und Proviant für zwei Wochen.



*Am 26. Dezember 1943 beschädigte das deutsche U-Boot **U-530** den 10.195 Tonnen schweren amerikanischen Turbinentanker **CHAPULTEPEC** nördlich von Cristobal. Nach seiner Reparatur diente es bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs und war bis 1980 in Privatbesitz.*

Nachdem bei zwei erfolglosen Angriffen fünf Torpedos verschwendet worden waren, gelang im Dezember 1943 ein Treffer auf einen 10.000-Tonnen-Tanker nördlich von Colon.

Ein paar Tage später griff **U-530** einen anderen Tanker an und wurde von diesem gerammt, wobei es seinen Bugtank verlor und den Hauptballasttank beschädigte. Später fuhr das U-Boot zwischen der französischen Insel Martinique und Dominica hindurch und kehrte nach Lorient zurück, wo es am 22. Februar 1944 einlief.

Die lange vierte Patrouille von **U-530** begann am 22. Mai 1944 in Lorient, nachdem der erste Schnorchel an **U-530** montiert worden war. Zwei Wochen später passierte **U-530** die Azoren und zwei Wochen später hatte **U-530** in einem Raster zwischen Freetown und Trinidad ein Rendezvous mit dem japanischen U-Boot **I-52**. Der Gast auf **U-530** war Kapitänleutnant Schäfer mit neuesten deutschen Enigma-Schlüsseln und Karten, und zwei Funker wurden mit dem Schlauchboot von **U-530** auf **I-52** übergesetzt. Nach dem Tauchen von **U-530** waren viele Detonationen zu hören und alle glaubten, dass das japanische Boot **I-52** gesunken war.

ANMERKUNG DES AUTORS: **I-52** wurde in sehr tiefem Wasser versenkt; es hatte zwar tonnenweise Gold und Silber an Bord, aber sie liegt auf etwa 19.000 Fuß [ca. 5,8 Kilometer].